

Ich baue 2 000 km Eisenbahnen
von Franz Allmaras (1933)

Es war im Sommer 1905. Ich hatte mich in Berlin bei der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes für den Kolonialdienst gemeldet und bejahenden Bescheid bekommen. In Nürnberg, wo ich damals im Staatsdienste war, gab ich am Stammtische, der sich, für damalige Zeit etwas Seltenes, aus Herren aller Stände, der Beamtschaft, des Offizierstabs, der freien Berufe und des Kaufmannstandes zusammensetzte, von dem bevorstehenden Wechsle meines Tätigkeitsfelds kund. Allgemeines Erstaunen und Verstummen. Der Senior des Tisches, ein ehrwürdiger, alter Kaufmann, nahm mich auf die Seite und fragte mich, ob ich im Amte etwas verbrochen hätte. Sie wollten alle gerne helfen. Er schüttelte sorgenvoll das Haupt, als ich sagte, daß nichts Derartiges vorliege. Ein alter Hopfenhändler wollte mir in vollem Ernst Gift besorgen, damit ich so wenigstens den grausamen Torturen der Wilden zuvorkommen könnte. Seltsame Vorstellungen herrschten damals noch in Deutschland über koloniale Betätigung, selbst in einer so aufgeklärten Stadt wie Nürnberg. So konnte man auch damals in Süddeutschland oft hören, wenn von einem großen Tagediebe die Rede war, daß er das und jenes verbrochen hätte und in Kamerun auch gewesen sei. Das alles konnte mich nicht von Afrika abbringen.

Im Frühjahr 1906 fuhr ich zum erstenmal nach Ostafrika. Hier war ich bis zum Ausbruch des Weltkrieges als Chef des Verkehrswesens und Leiter aller einschlägigen Neubauten tätig. Dreimal weilte ich in Deutschland auf Urlaub; es sollte Erholung sein, artete aber immer in Weiterarbeit bei der Zentralverwaltung aus. Wehe, wenn ich von draußen neue Probleme eingereicht und manche Sachen etwas dilatorische behandelt habe; ich konnte sie todsicher in Berlin wieder vorfinden, meiner wartend. Es war eine arbeitsreiche, aber auch interessante Zeit, diese acht Jahre in Ostafrika. Und das darf ich sicherlich behaupten, auch mit Erfolg gekrönt für mich und meine Mitarbeiter. Der afrikanische Kontinent gibt vielfach zurück und lohnt reichlich, was mit Verständnis, Arbeit und Anwendung von Mitteln ihm zugebracht wird. Und wer sich einmal der afrikanischen Erde verschrieben hat, wer das Land und seine Bewohner richtiger verstanden und zu behandeln gewußt hat, der bleibt dem Lande verbunden, Über elf Monate habe ich auf Straßen- und Eisenbahnerkundungen im Zelt gewohnt, auf meinen Kreuz- und Querzügen, weniger vom Karawanenwege aus, habe ich fast die ganze Kolonie und

Seite 35

ihre Bewohner kennen- und liebengelernt. Und draußen im Neulande habe ich auch erfahren, was unsere deutschen Ingenieure und Fachleute leisten können und leisten, und miterlebet, was deutscher Fleiß und deutsche Ausdauer bei der Kultivierung des Landes, im Plantagenbau usw. in Ostafrika vorgebracht haben. Sie hatten wenig Geld zu investieren, unsere Ostafrikaner, staatliche Subventionen gab es nicht; aber sie kamen vorwärts durch Fleiß und Gottvertrauen.

Meine erste Ausfahrt gehört mit zu meinen schönsten Erinnerungen. Ein außergewöhnlich starker Vesuvausbruch war im Gange; ein zweites

Mal sollte ich Neapel vollständig in eine Aschenwolke gehüllt sehen, so dicht, daß auch am Tage vollständige Finsternis herrschte. 30 bis 40 Zentimeter hoch war der Aschenbelag; die Asche fühlte sich wie Zementmehl an, die Bäume beugten sich unter der Aschenlast, und mehrere große Hallen waren dem Druck nicht gewachsen und eingestürzt. Als wir nachts aus dem Hafen fahren, zeigte sich uns das unvergeßliche Bild, wie aus dem dunklen Aschenebel die hohen Flammen des Kraterberges herausschlügen. Und nochmals gab sich mir Gelegenheit, einen Vulkanausbruch, aber in gewaltigerem Ausmaße, zu beobachten; es war dies im Jahre 1913 in Zentralafrika auf belgischen Gebiete nahe der Nordwestgrenze Deutsch-Ostafrikas. Massen von schätzungsweise 15 Kilometer Länge und 7 Kilometer Breite bis zu 300 Meter Höhe wurden herausgeworfen. Bis 200 Kilometer Entfernung wurden die körnigen Aschenmassen nach Westen getragen. Eine für Hafenanlagen günstige Bucht des Kiwu-Sees wurde zugeworfen. England und Belgien hatten sich um deren Besitz gestritten. Die Natur hat den Streitfall in einfacher Weise beigelegt. Noch mancherlei tektonische Überraschung sind in diesem zentralafrikanischen Gebiete zu erwarten. Sind ja auch im Wasser des Kiwu-Sees keine lebenden Wesen.

An Bord war der bejahrte Professor Dr. Robert Koch mit seinem Mitarbeiter Prof. Dr. Kleine. Wiederum ging es in das Innere Afrikas zum Studium der Tropenkrankheiten und um die Mittel zu ihrer Bekämpfung zu finden. Was ich so täglich an Bord von ihm hörte und beobachtete, hat mir bei meinen späteren Erforschungen sehr genützt. Ich lernte vor allem, die Tropenkrankheiten richtig einzuschätzen und war gegen die vielfachen Übertreibungen immun geworden. Professor Koch war auch an Borde der unermüdliche Forscher, immer tätig, alles erschien ihm forschungswert. Im Suezkanal fing er schon die ersten Anopheles (Überträger der Malaria), und regelmäßig beobachtete er die Luft-, Feuchtigkeit- und Wassermessapparate. Seiner jungen Frau paßte es gar nicht; auch wir schmunzelten oft über diese Vielbeschäftigung unseres Professors. Aber später auf meinen Erkundigungssexpeditionen habe ich stille Abbitte geleistet. Man kann, mit Forschungen in Neuländern

Seite 36

betrachtet, gar nicht genug beobachten und notieren, auch wenn es sich im Augenblick um Nebensächlichkeiten zu handeln scheint.

An Bord war auch Ludwig Amadeus Herzog der Abruzzen, als Nordpolforscher und Alpinist bekannt, in seinem Auftreten an Bord übertrieben bescheiden und höflich. Es sickerte bald durch, er selbst sprach nicht davon, daß er als erster den Karisimbi, den höchsten Vulkanberg (4800 Meter) in dem Vulkangebiet an der Nordwestgrenze Deutsch-Ostafrika besteigen wollte. Das hat er aber nicht getan, und den Grund dafür sollte ich viel später, im Jahre 1913, erfahren, als ich mit Gouverneur Dr. Schnee und dem Residenten für Ruanda Dr. Kandt auf der Mission Ruasa, der Hauptstation der weißen Väter vom Heiligen Geist, mit dem greisen Bischof Hirth selbst und einer Reihe von Patres zu Tisch saß. Der auch anwesende Pater Barthelemy, der sich um die Erforschung der dortigen Gebiete sehr verdient gemacht hat, Italiener von Geburt, ein treuer Diener des Vatikans und somit Gegner des Quirinals, hatte von des Herzogs

Absichten erfahren. Er packte auf und führte die sehr schwierige Besteigung des Karisimbi durch; der Herzog kam zu spät. Zweiter Sieger zu werden, erschien ihm nicht ehrenvoll genug. Ich sehe immer noch die blitzenden Augen des jugendfrischen Barthelemy vor mir, wie er uns lachend erzählte, daß er so einem Mitgliede des Königshauses ein Schnippchen hatte schlagen können.

Die wenigen Stunden in Ruasa sind mir auch sonst in angenehmer Erinnerung. Abgeklärte, hochgebildete Männer, die besten Afrikaner saßen um den Tisch. Eingeborenenpolitik und Eingeborenenfragen wurden besprochen. Alle hatten einen Gedanken und nur ein Ziel, das Beste für Land und Leute zu tun. Nur das „Wie“ zeigte die Schattierungen in den Ansichten. Ich erinnere mich besonders noch der Worte des Bischofs, Daß auch sie viel in Afrika umgelernt haben, daß wohl *„ora et labora“* ihr Leitziel sei, daß sie aber *„labora“* die Arbeit, voranzustellen pflegen, das Beten käme dann besser und leichter nach.

Wenn man auf der Ostfahrt durch den Suezkanal und das Rote Meer und weiter an der Afrikaküste entlang die weiten, kahlen, vegetationslosen Küstenstrecken gesehen hat, empfindet man so recht den Gegensatz der saftig grünen Küstenlandschaften von Mombassa ab südwärts. Überwältigend schön ist die Einfahrt zum Hafen Daressalam und der Hafen selbst. Keine Berge, nur ebenes Küstenland, aber das Ganze eine große Parklandschaft, in welcher die Silhouette der Stadt mit ihren malerischen Gebäuden eingefügt ist. Die Einfahrt ist nicht leicht. In vierfacher, rechtwinkliger Windung zieht sich die Fahrrinne hin; dahinter das etwa 30 Quadratkilometer große Hafenbecken. Da der mittlere Höhenunterschied zwischen Ebbe und Flut 3,50 Meter ist und so täglich die großen Wassermassen des weiten Innenbeckens durch den

Seite 37

schmalen Einfahrtkanal hinein- und wieder herausgepreßt werden, so ist die Strömung im Einfahrtkanal eine sehr starke. Und so mancher brave Kapitän hat bei der Ausfahrt seinen Kahn am Südufer aufgesetzt, aber stets ohne ernstlichen Schaden für das Schiff, aber um so schwerer betroffen wegen des Kammers in seinem Innern über das Hohngelächter der Daressalamer Landratten.

Am Morgen nach unserer Ankunft schluckte mein Reisebegleiter und Freund Brandes ein Gramm pulverisiertes Chinin. Ich mußte desgleichen tun; das war wenig angenehm. Mir hatte mit solchen Geschichten der amtierende Arzt des Reichskolonialamtes schon die Ausreise vereckelt. Das Rauchen müßte ich, wenn ich nicht in Afrika Fiasko machen wollte, mir abgewöhnen und das Chininschlucken angewöhnen. Mit dieser ersten Chininprobe gab ich endgültig das prophylaktische Chininnehmen auf; als Ersatz behielt ich das prophylaktische Rauchen bei. Und das ist mir nicht schlecht bekommen. Schließlich ist es in Afrika nicht anders als in Europa. Man esse und trinke und rauche, wenn man was hat und wenn es einem bekommt. Übermäßigkeit ist immer schädlich, unter der Tropensonne mehr als im gemäßigten Klima. Die Zigarre ist aber ein so wundervolles Beruhigungsmittel; auch auf mühseligen Märschen gab sie mir oft Stärkung. Warum raucht denn auch der wahre Hochtourist

seine Gipfelpfeife oder Gipfelzigarre? Der nörgelnde Nichtraucher ist bestraft genug, daß er den Genuß des Rauchens nicht kennt. Für mich waren es immer schwere Tage, wenn mir auf meinen Märschen die Zigarren ausgingen. Ich wurde tief melancholisch. Als aber einmal fernab von der Karawane des Gouverneurs im weglosen Buschgelände nach schon achttägiger Karenzzeit plötzlich ein Träger mit deiner Last Zigarren vor mir stand, da gewann ich wieder den Glauben an Wunder. Daß übrigens dieser Träger, der mir entgegenkam, es fertiggebracht hat, mich im dichtesten Buschgelände zu treffen, zeigt von der beispiellosen Gewissenhaftigkeit und Findigkeit der ostafrikanischen Träger. Und Alkohol: Mäßig und zur angemessenen Zeit genossen, ist er auch in den Tropen nach meinen Erfahrungen ein vortreffliches Stärkungsmittel. Auf meinen späteren Expeditionen, als ich schon mehr darauf sah, mir das Leben dabei angenehm zu machen, hatte ich immer eine Last Sekt in kleinen Flaschen mit. War ich von den Märschen und von dem Bergklettern abgehetzt und schlapp ins Lager gekommen, dann brachte eine dieser kleinen Flaschen das leibliche und seelische Gleichgewicht.

Wer in Neuländern Verkehrsanlagen bauen will, muß sich neben seinen fachlichen Aufgaben auch mit vielerlei anderem beschäftigen, was der Ingenieur in Deutschland nicht nötig hat. Wasserfragen und Fragen auf landwirtschaftlichem und bergbaulichem Gebiet z.B. dürfen ebensowenig außer acht gelassen werden wie Hygiene, epidemisch und endemische Krankheiten. Als ich aber in

Seite 38

Begleitung des Staatssekretärs Dr. Solf vom Deutschen Konsulat in Mombassa nach Nairobi, dem englischen Gouvernement, irrtümlicherweise als der Medizinalreferent von Daressalam gemeldet wurde, versagte ich völlig. Einen ganzen Nachmittag wurden dem Staatssekretär, aber vornehmlich mir, das tropenhygienische Institut mit allen kranken Tieren, Würmern, dazu in den mir wenig verständlichen englischen gelehrten Ausdrücken, gezeigt. Ich machte einen verzweifelt schlechten Eindruck. Erste abends lasen wir in der „African World“ die irrtümliche Meldung, und Staatssekretär Solf konnte vor dem Festessen unter großem Hallo bekanntgeben, daß ich nicht der Mann der Heilkunde, sondern der Fahrkunde in Daressalam sei.

Was nun die wichtigen Fragen anbelangt, ob Weiße dauernd in den Tropenkolonien wohnen können, und ob nicht schon die Tropenkrankheiten dies verhindern, so haben wir meines Erachtens zu lange theoretische Erörterungen angestellt. Wir haben gleichsam von vorne angefangen und übersehen, daß in anderen Kontinenten, wie in Mittel- und Südamerika, jahrhundertlang Erfahrungen vorlagen, daß dort in Tropengebieten große Städte und auch ausgedehnte deutsche Siedlungen schon lange bestanden haben und daß dort auch Tropenkrankheiten, wie Malaria und Gelbfieber, innerhalb kurzer Zeitspannen vollständig ausgerottet worden sind, wie z.B. in Panama und in Rio de Janeiro. Wer im Buche des Grafen Montes liest, wie diese Stadt in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ausgehen hat, und wer es, wie ich, in den jüngsten Zeit besucht hat, der bekommt ein Bild, wie es möglich ist, auch verseuchte Tropengegenden gesund zu machen. Säuberung, Kultivierung und Anbau

sind es, und je mehr Besiedlung, desto gesunder wird das Land. Und was das Leben in den Höhenlagen anbetrifft, in La Paz, Czco und anderen Städten der Hochländer von Bolivien und Peru, sind unter der Tropensonne auf Höhen von über 3000 Meter deutsche Familien seit Generationen berufstätig und sind gesund und nicht kinderarm. Als ich 1928 in La Paz weilte, war der Präfekt ein Mann deutscher Abkunft. Sein Vorfahre kämpfte unter Bolivar für die Befreiung Südamerikas. Die Familie hatte gute und schlechte Zeiten gesehen. Verwaltungsbeamte, Kaufleute, auch Fliegeroffiziere gehörten ihr an. Auch Nachkommenschaft fehlte nicht. Einwandfreie, praktische Beweise genug, daß Deutsche unter der Tropensonne auch in Höhenlagen, die es in Deutschland gar nicht gibt, gut leben und fortkommen können.

Als spezifische Tropenkrankheiten können Malaria und Rückfallfieber gar nicht bezeichnet werden. Sie kommen bekanntlich auch in Europa vor, und nicht zu wenig. Und es ist mir immer bestätigt worden, daß die Anfälle in Ostafrika verhältnismäßig wenig heftig auftreten. Gelbfieber ist in Ostafrika nicht aufgetreten. Spezifisch afrikanisch und tropisch ist die Schlafkrankheit. Dagegen kannte man in der Kolonie wenig oder gar nicht Lungenkrankheiten,

Seite 39

Grippe, Genickstarre und Fleckfieber. Ich selbst habe viermal Malaria und zweimal Rückfallfieber gehabt. Jedesmal konnte ich genau feststellen, wie ich dazu gekommen bin und wie ich bei einigermaßen Vorsicht die Infektion hätte vermeiden können. Als ich aber hier in Deutschland im September 1918 kurz hintereinander zweimal schwere Grippeanfälle hatte, trugen als Folgeerscheinungen Lähmungen, schwere Glieder- und Nervenschmerzen auf, an denen ich fast sieben Jahre herumkurierte.

Malaria Rückfallfieber und Schlafkrankheit sind in ihrer Wesensart heute bekannt, auch ihre Erreger und die Eigenart der übertragenden Mücken. Und man weiß, wie man sich dagegen zu schützen hat. Der Jammer war nur, daß man sich vielfach nicht danach gerichtet hat. So wurde ein Regierungsbaumeister ein Todesopfer. Er kam in eine verhältnismäßig gesunde Gegend, war über den Gebrauch von Chinin unterrichtet, auch, daß 30 Kilometer von seiner Arbeit entfernt ein Regierungsarzt tätig war. Er bekam, kaum acht Tage im Lande tätig, Malaria, und setzte sich, da ihm ein Eisenbahner gesagt hatte, daß nur Alkohol helfe, sechs Tage unter Alkohol, und am achten war er tot. Als ich 1912 das sogenannte Gurlitt-Haus bezog, das in einem Garten zwischen dem Klub und dem Regierungsgebäude lag, fand ich auf einem Viertel des Gartens, von Pflanzen und Gestrüpp überwuchert, das zerbrochene Geschirre und die geöffneten Konservenbüchsen wohl aller meiner Vorbewohner vor. Sechs Maultierfuhren mußten abgefahren werden, um diese vortreffliche Moskitobrutstätte zu beseitigen.

Eine Zeitlang schien uns die Schlafkrankheit unüberwindliche Schwierigkeiten machen zu wollen. Welche Linienführung wir auch für die Tanganyika-Bahn wählten, wir mußten immer auf weite Strecken durch den Miombo-Wald, einen hochstämmigen lichten Hochwald mit hunderten verschiedenen Baumarten. Und diese Waldart war der Tummelplatz der Tsetsefliegen, die als Überträgerinnen der Schlafkrankheit bekannt sind. Zum Glück für das Land hält sich die

Tsetsefliege nur in diesen Waldarten auf und meidet vor allem angebaute Flächen. Das ist auch für Siedlungen nicht unwichtig; denn mit Siedeln beseitigt man den Wald und vernichtet die Tsetse,. Im Jahre 1910, gerade als ich mit der Erkundung und Fortsetzung der Tanganyika-Bahn über Tabora hinaus beginnen wollte, war die Panik vor der Schlafkrankheit aufs höchste gestiegen. Ausgesprochen vom Tanganyika-Gebiete war die Meldung eingelaufen, daß zwölf Offiziere und Beamte für schlafkrank befunden und nach Deutschland zur weiteren Behandlung befohlen worden sind. Ich ließ mich trotzdem in meinem Vorhaben, die Eisenbahn zu erkunden, nicht beirren. Von den vielen Ingenieuren erklärten sich nur zwei bereit, die Expedition mitzumachen. In Tabora traf ich den Oberstabsarzt, der für die hygienische Beurteilung der Linie an der Expedition teilnehmen sollte.

Seite 40

Auch er weigerte sich mitzugehen, weil er infolge eines vorangegangenen Rückfallfieberanfalls sich nicht stark genug fühlte. Auf meinen telegraphischen Antrag wurde der Arzt in Bismarckburg telegraphisch beauftragt, mir entgegenzureisen. Erst auf dem Sandstrande des Tanganyika-Sees, dem Endpunkte meiner südlichen Erkundungslinie, traf ich ihn an. Er war dort auf einer vorgelagerten Insel stationiert und behauptete, daß er seine Zucht von S'Tsetsefliegen nicht verlassen konnte. Auf der rückwärtigen Strecke von Udjidji nach Tabora konnte mich auch der Arzt von Udjidji, wie er sagte, nicht begleiten. Da suchte ich am Rudschugei-Flusse, 120 Kilometer vom Tanganyika-See entfernt, den Leiter der Schlafkrankheitsbekämpfung, Professor Dr. Kleine, in seinem Lager auf, das er sich dort für seine Studien und Versuch eingerichtet hatte. Es war eine lange Unterredung. Zum Schlusse erklärte Professor Dr. Kleine: „Bauen Sie Ihre Bahn, sie wird die beste Bekämpfung der Schlafkrankheit sein. Infektionen beim Bau werden wir schon zu verhüten wissen.“ Damit war der Bahnbau beschlossen. Und die Bahn Tabora-Tanganyik-See wurde gebaut. Mein Vorgehen und Professor Kleines Erklärungen haben richtig gewirkt. Kein Europäer verweigerte mehr die Mitarbeit beim Bau. Bis 46 000 Arbeiter waren dabei beschäftigt. Und es ist während der zweijährigen Bauzeit kein einziger Fall von Infektionen durch Schlafkrankheit festgestellt worden. Inzwischen ist allerdings auch gekannt geworden, daß die zwölf Europäer nach den eingehenden Beobachtungen in Deutschland nicht schlafkrank gewesen sind. Die Diagnose des Arztes am Tanganyik-See war nicht richtig. Ich kann dem noch hinzufügen, daß in Deutsch-Ostafrika während der deutschen Verwaltung überhaupt kein Fall bekanntgeworden ist, daß ein Europäer von der Schlafkrankheit befallen worden ist.

Später sah sich das alles einfach und leicht an; damals waren es für Professor Kleine und mich schwere, verantwortungsvolle Stunden. Auf alle Fälle vergaßen wir aber nicht, diesen schweren Entschluß richtig zu begießen. Es hatte sich noch Hauptmann Brentzel, der Bezirkschef von Udjidji, eingefunden. Am ersten Tage wurden Kleines Vorräte erledigt, wobei noch eine Anleihe bei der Saline Gottorp nötig wurde. Am zweiten Tage wollte ich weitermarschieren, aber wir saßen noch abends auf der alten Burg fest. Aus drei Flaschen Bier, die ich noch stiften wollte, wurden es 18. Am nächsten Tag waren wir

trockengelegt. Professor Kleine mußte zurückbleiben. Hauptmann Brentzel bedeutete ich, daß Wein und Sodawasser für mich im Anzug seien. Er knurrte, als ich ihm sagte, daß wir uns östlich am Malagarasi wiedertreffen wollen. Aber er war pünktlich dort und begleitet mich sogar bis zur Grenze seines Bezirks, wo man von den Getränkelasten noch nichts sah. Er fluchte gottesjämmerlich beim Abschied. Zwei Stunden später traf ich wirklich

Seite 41

die Träger mit den Getränken. Sofort schickte ich Brentzel zur Vorsorge nur eine halbe Last Sodawasser. Die Weinlasten wären nicht gekommen, schrieb ich auf einen Zettel. Der Träger berichtet mir, daß der Bawna Kubwa Kilele mingi sana wegen des Wassers gemacht habe. Aber in der Nacht schickte ich eine volle Weinkiste nach. Das hat ihn, wie er mir später erzählte, sehr beruhigt.

So waren wir Ostafrikaner, gute, aufrichtige Freunde und gastfrei bis zur Selbstentäußerung. Als es aber vor meiner Zeit einmal zur Gewohnheit geworden war, daß die nach der Küste reisenden Herren aus den nach dem Innern gehenden Lasten Getränke entnahmen und dafür Gutscheine in die Kisten legten, und so die Lasten halbleer, aber gefüllt mit Gutscheinen an ihrem Bestimmungsorte ankamen, da wurde diesem Gebaren doch abgeholfen. Und als ich noch als Neuling an der Gleisspitze an die Unternehmer und Ingenieure freigebig Getränke und Zigarren reichen ließ und am folgenden Tage nur noch wenig zu trinken und 6 Zigarren für meine vierwöchige Expedition vorfand, das pflegte ich fernerhin alle Genußmittel bis über die Gleisspitze hinaus unter festen Verschuß zu legen.

Als ich nach Ostafrika kam, fand ich die Usambara-Bahn 108 Kilometer lang fertig vor. die andere Stichbahn von Daressalam nach Morogoro war halb fertig. Der allgemeine Eindruck war der, daß man auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens über die üblichen Erscheinungen der Kinderkrankheiten noch nicht hinaus war. Man hatte zuerst zuviel in Theorie und zu wenig in Praxis gemacht. Es war noch nicht lange her, daß der bekannte Geograph und Afrikaforscher Hans Meyer in einem besonderen Buch über Kolonialbahnen nur Stichbahnen gelten ließ und Durchgangsbahnen jeden wirtschaftlichen Wert absprach. Ein andermal wurde von der Kolonialabteilung eine Kommission, an der nebenbei bemerkt kein Fachmann teilnahm, nach Elberfeld zur Prüfung der dortigen Schwebebahn entsandt, weil viele behaupteten, in den Tropen hielten wegen der schweren Regengüsse keine Erddämme.

Die Umsambara-Bahn war von einer Privatgesellschaft mit unzulänglichen Mitteln begonnen worden. Die Bauleitung versagte. Wenn der Baudirektor z.B. die Baustrecke abging, mußten die Arbeiter mit den Schaufeln präsentieren. Und wie Gouverneur von Rechenberg, der damals als Konsul in Sansibar tätig war, einmal schrieb, wurden die eröffneten Strecken immer kleiner und die Einweihungsfeierlichkeiten immer größer. Bei einer der Feierlichkeiten war auch Harding, der englisch Generalkonsul von Sansibar, anwesend. Er beobachtete scharf, schrieb entsprechende Berichte nach London mit dem Erfolg, daß rasch und ohne großes Aufsehen die englische Uganda-Bahn zum Viktoria-See gebaut und damit der deutschen Bahn der Rang abgelaufen wurde. Die Usamabara-Bahn

bliebe bei Kilometer 40 stecken und

Seite 42

ist dann mit unzulänglichen Reichsmitteln bis Mombo, am Fuße des Westusambara-Gebirges weitergeführt worden. Vorerst mußte mein Bestreben sein, und ich setze es auch durch, daß neue, leistungsfähige Lokomotiven und Wagen, auch Spezialwagen, so vor allem für die stark einsetzenden Abtransporte von Sisalhanf, beschafft und neue Lagerschuppen gebaut wurden, weiterhin, daß es zu einer geordneten Betriebsführung kam. Ab 1913 wurde diese Stammstrecke allmählich um- und ausgebaut.

Beim Bahnbau Daressalam – Morogoro hatte ich vorläufig wenig zu tun. Es war eine reine Privatbahn der Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft. Für das Grundkapital des Unternehmens von 21 Millionen Mark leistete das Reich 3 Prozent Zinsgarantie. Ein Aufsichtsrecht des Gouvernements bestand so gut wie nicht, so daß mir der Baudirektor der Baufirma, der gleichzeitig die Bauherrin vertrat, auf meinen Wunsch, die Bahnbauten zu besichtigen, sagen konnte, daß ich als Privatmann willkommen wäre, daß er mir aber als Aufsichtsbeamter des Gouvernements den Zutritt verweigern müßte. Das änderte sich aber bald vollständig.

So hatte ich im ersten Jahre meiner kolonialen Tätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens weniger zu tun. Neue Eisenbahnbauten waren damals nicht in Sicht. Im Gegenteil hatte das Gouvernement im vorhergehenden Jahre im Etat ein großes Wegebauprogramm von Überlandstraßen anstatt Eisenbahnen vorgesehen. 11 Ingenieure und Techniker waren bei meinem Eintreffen im Schutzgebiete bereits damit tätig; sie hatten sich in die neuartig afrikanischen Verhältnisse noch nicht recht hineingefunden. Ängstlichkeit gegenüber dem Lande und seinem Klima und oberflächliches Arbeiten zeigten sich vielfach. Ich mußte scharf zugreifen, aber vor allem wirkte mein Beispiel. Ich scheute keine körperlichen Anstrengungen, ging immer voran und kontrollierte scharf. Als ich einmal unvermutet rasch von einer Kilimanscharo Expedition nach Mombo zurückkehrte, waren dort sämtliche Ingenieure feuchtfröhlich versammelt. Und es ging so bis tief in den Morgen hinein. Am kommenden Morgen war ich bereits um 6 Uhr auf der Strecke der Wilhelmstaler Straße. Um 10 Uhr hatte ich glücklich die Ingenieure dieser Strecke versammelt. Und nun wurde die 35 Kilometer lange Strecke in dem schwierigen Felsgelände bis Wilhelmstal durchklettert. Ich immer voran, immer fragend, kontrollierend, die Ingenieure mit ihrem Jammer folgend. Am nächsten Tag Rückmarsch in gleicher Weise. Das hat durchschlagend geholfen. Ein alter Afrikaner wurde bald nach meiner Ankunft nach dreivierteljähriger Tätigkeit mit zwei Technikern vom Innern nach Daressalam zurückbefohlen. Keinen Plan, keine Skizze, nichts konnte er vorlegen. Man hätte ihm einen unbrauchbaren Theodoliten und ein Nivellierinstrument ohne Fadenkreuz mitgegeben. Er war höllisch erstaunt, daß ich es als selbstverständlich

Seite 43

erklärte, daß ein Ingenieur seine Instrumente vor der Abreise selber kontrolliere. Als er dann mit 600 Zwangsarbeitern aus dem südlichen Aufstandsgebiet zu den Wegebauten nach Usambara geschickt wurde, wirkte er verheerend. Zwei Monate später mußte ich an Ort und Stelle

sehen und hören, daß über die Hälfte der Arbeiter entlaufen und gestorben sei. Einen Arzt habe er nicht zugezogen, weil ihm nicht vom Gouvernement mitgeteilt worden wäre, welcher Arzt für ihn zuständig sei. Und trotz strikter Anweisung, daß für die Bestrafung der Eingeborenen nur die Bezirksverwaltung zuständig sei, hatte er weiter prügeln lassen, und zwar recht unmenschlich. Lächelnd sagte er, der alte Afrikaner mir, dem Greenhorn, das müßte so sein. Ein von mir sofort hinzugezogener Arzt stellt die ansteckende Wurmkrankheit fest, und dank seinem Eingreifen kamen keine Sterbefälle mehr vor. Ein Telegramm an den Gouverneur aber genügte, daß der Mann für immer aus dem Schutzgebiete verschwand. Von diesem Tage an entlief auch keiner der Arbeiter mehr. Im Klub in Daressalam allerdings mußte ich deswegen von den alten Afrikanern und solchen, die es sein wollten, manches harte Wort hören. Aber das hielt mich nicht davon ab, daß ich auch weiterhin jeden aus dem Bereiche der mir unterstellten Bauten und Betriebe entfernte, der es nicht verstand, die Eingeborenen richtig zu behandeln und auch im Neger den Menschen zu sehen. Und unter den Ausführungsbestimmungen der öffentlich bekanntgegebenen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung war ein Absatz enthalten, daß auf dem Eisenbahngelände Tötlichkeiten gegen Eingeborene streng verboten sind, und daß jede Übertretung zur gerichtlichen Verfolgung gemeldet wird. Diese auf allen Eisenbahnstationen angeschlagene Bekanntmachung fanden auch die Engländer vor, was sie aber nicht davon abhielt, unsere koloniale Betätigung in den Dreck zu ziehen.

Die Straße von der Usambarabahn-Station Mombo nach Wilhelmstal in Westusambara zähle ich zu meinen Lieblingswerken. Westusambara, ein mächtiges Gebirgsmassiv aus Urgneis, im Mittel 1800 Meter hoch die Ebene überragend, fällt nach Norden und Westen schroff ab, also gerade da, wo die Verbindungsstraße gebaut werden sollte. Auf dem Hochplateau selbst hatte man das Gefühl, im Thüringer Wald zu sein. Bodengestaltung, Vegetation und klimatische Verhältnisse gleichen sich sehr. Nur keine Nadelbäume gab es in Usambara; dafür gegen Norden zu große Zedernbestände. Hier hat der aus Thüringen stammende Gouverneur von Liebert die Bezirksamtstelle eingerichtet. Ursprünglich sollte sie recht thüringisch Wilhelmsroda heißen. Als aber der Eingeborene, der diesen Namen nachsprechen sollte, prompt erwiderte: „Wiky Soda, bawna kubwa“, zog man es doch vor, den Ort Wilhelmstal zu nennen. Mombo und Wilhelmstal sind in der Luftlinie 5,5 Kilometer von einander entfernt, der Höhenunterschied beträgt 1000 Meter; der Steilabfall

Seite 44

liegt ungefähr in der Mitte der Luftlinie. Vor mir hatten schon viele nach einem brauchbaren Wege gesucht, aber ohne Erfolg. Vier Wochen lang bin auch ich an den Hängen herumgeklettert, nur von wenigen Negern begleitet. Ich fand auch keine Lösung. Das Wort „unmöglich“ wollte ich noch nicht aussprechen, machte einen Abstecher nach Pangani, wo ich einen Wege- und Brückenbau zu begutachten hatte, und kehrte dann wieder zurück. Und nun fand ich beim ersten Anstieg von einer Bergspitze aus, oberhalb der Himmelsleiter des alten Fußweges, die Lösung. Von Mombo aus sollte nämlich ein zweiter einfacher Weg das Emui-Tal (Teufelstal) hinauf in die südlichen Teile Usambaras gebaut werden. Ich hatte dieses Tal

schon durchwandert und hatte so die Gewißheit, daß hier eine Straße, allerdings mit großen Felssprengungen und hohen Stützmauern und Brücken, möglich ist. Von meinem Höhenposten konnte ich nun beobachten, daß von dem Oberlauf dieses Tales über einen verhältnismäßig niedrigen Sattel ein Übergang zum Ubiri-Tal und damit nach Wilhelmstal möglich ist. Aber als ich zum Schlusse bei der Felsenklamm, kurz vor Wilhelmstal, die Felswand durchkletterte, am ich doch noch in Lebensgefahr. Sie war nämlich mehr als meterdick mit Schlinggewächsen bewachsen, und wie ich so zwischen Felsen und Bewachsung vorkletterte, fiel plötzlich die ganze Vegetationsdecke der Wand donnernd in die Tiefe. Nur dadurch, daß ich mit meinen zwei Schwarzen in einer Felsnische mich festhielt, rettete ich mich von dem hundert Meter tiefen Absturz. Da hing ich nun, wie weiland Kaiser Maximilian an der Martinswand. Aber ich hatte meinem berühmten Vorgänger gegenüber den Vorzug, daß mir zwei Schwarze mit ihrer affenartigen Behendigkeit zurückhalfen. Die Straße wurde dann sofort ausgebaut. Sie ist 35 Kilometer lang und halt als maximal Steigung 5 Prozent. Fertig geschottert und gewalzt stellten sich die kilometrischen Kosten auf 25 000 Mark. Sie ist technisch ein imposantes Werk; eine Straße mit Naturschönheiten, Aussichten und Rundsichten, wie sie keine der Alpenstraßen, die ich gesehen habe, nachweisen kann; überwältigend der Blick von schroffen Steilhöhen auf die unendlich scheinende Steppe.

Noch im ersten Jahre meiner ostafrikanischen Tätigkeit legte ich die Linienführung der Usambara-Bahn nach dem Kilimandscharo und weiterhin nach Uruscha am Mernberg fest. Über den 6000 Meter hohen Kilimandscharo und seinen nahen, aber von ihm getrennten kleinen Bruder Meru (5000 Meter) ist schon viel geschrieben worden; aber vielleicht doch nicht genug, wenn man in der „B.Z. am Mittag“ noch vor wenigen Jahren lesen konnte, daß der Afrikaflieger Mittelholzer geradeswegs den feuerspeienden Kilimandscharo überfliegen wollte. Der Kilimandscharo und der Meru sind schon lange „kalte Brüder“ geworden. Der Meru hat die Form eines sich nach unten stark verbreiternden Fabrikschornsteins, dessen östlicher Teil eingestürzt ist. Kommt

Seite 45

man vom Kilimandscharo her, so sieht man in die breite Kraterwand hinein. Die statische Berechnung scheint beim Meru nicht gestimmt zu haben, oder die Schornsteinwände waren zu schwach dimensioniert im Vergleich zu dem großen Durchmesser des Kraters, der auf einstmaligen starken Auswurf und kräftige Puste schließen läßt. Ich habe in Südamerika den 7000 Meter hohen Aconcaua und die Andenkette von Chile hinauf bis weit nach Peru hinein gesehen, habe in Bolivien am Fuße des 6800 Meter hohen Llambo die Wasserkraftanlage zur Ausnutzung der Wassermassen des Titikaka-Sees vermessen und kenne als Bergsteiger weite Teile der Alpen, aber sie alle übertrifft der Kilimandscharo; überragt er doch durch seine einzigartige Gestaltung und Mächtigkeit die umliegende kSteppe mit einer relativen Höhe von fünfeinhalbtausend Meter. Meistens in Wolken gehüllt, zeigt er sich gern morgens bei Sonnenaufgang; erst kommt ganz oben die Schneekappe hervor, dann allmählich der ganze Berg in einer Eigenart und einer mattgetönten Farbenpracht, wie sich Capri oder die Riviera manchmal von weitem zeigen. Unvergeßlich ist mir sein Bild geblieben, wie ich

ihn einmal von der Station Limbeni (1000 Meter hoch) auf eine ungefähre Entfernung von 100 Kilometer sah. Da lag um Mitternacht vor mir, ganz im dunklen Nebel gehüllt, das tiefliegende, etwa 80 Kilometer breite Pangani-Tal, und dahinter trat, gewissermaßen in diesem tiefen Dunkel schwimmend, matt aber doch in voller Sicht der Kilimandscharo mächtig und wuchtig hervor. Ein überwältigendes Bild, das mich kleinen Menschen im ersten Augenblick vor der Allgewalt der Natur erschrecken ließ. Lange lag ich im langen Feldstuhl, versunken in dieses einzigartige Naturschauspiel. Und wieder ganz anders zeigt er sich oft, wenn man gegen Abend, von Nairobi kommend, auf der Uganga-Bahn seewärts fährt. Ungefähr 200 Kilometer entfernt am Horizont ist er ein glühender, brennender Bergklotz, von der scheidenden Sonne noch grell beleuchtet; ein Naturphänomen, wie man es ähnlich, aber in kleinerem Maßstabe im Berchtesgadener Gebiete sehen kann, wenn der ferne Hohe Göll in vollem Alpenglügen sich im tief dunklen Hintersee widerspiegelt und tief unten im Seegrund zu brennen scheint, und ringsum tiefe Finsternis herrscht.

Die generelle Festlegung der Eisenbahnlinie im Kilimandscharogebiet vollzog sich verhältnismäßig einfach. Kurz vor dem Übergang über den Pangani-Fluß beobachtete ich in dem weiten S'Dschungelwald einen nicht hohen, freistehenden Berg. Begleitet von einem Ingenieur pirschte ich mich, nur auf kreuz- und querlaufenden Nashornfährten vorwärtskommend, an den Berg heran. Auf diesen führte ein fast gerade laufender Nashornweg hinaus; der schmale Gipfel war vollständig von den Nashorntieren freigetreten. Ein ausgezeichnete Rundblick bot sich uns dar. Von hier wurde die ganze Eisenbahntrasse in großen Zügen festgelegt. Was mag die Nashorntiere immer wieder auf diesen Gipfel getrieben haben?

Seite 46

Ob sie von hier aus die Feinde die Menschen, auf dem nahe vorbeiziehenden Karawanenweg beobachteten, oder sollten sie zur besseren Verdauung immer hochgeklettert sein? Nachdem wir alle technischen Messungen und Skizzierungen fertig hatten, tranken wir auf dem Gipfel die einzige Flasche Bier, die wir bei uns hatten: Bremer Goldbock. – Der Hügel wurde danach „Goldbock-Hügel“ getauft. Die deutsche Landesvermessung übernahm diese Bezeichnung. Sie blieb auch in den englischen Karten. Vielleicht werden nach Hunderten von Jahren schwarze Gelehrte nach einer Erklärung dieses Namens suchen. Vielleicht bekommen sie dann ein Exemplar dieser Aufzeichnungen in die Hand und werden dann einwandsfrei beweisen, daß es Deutsche waren, die dieses Land vermessen, seine Eisenbahnen gebaut und hier die Grundlagen zu seiner Kultur und Wirtschaft gelegt haben.

In den nördlich gelegenen Waldgebieten von Westusambara ist von privater Seite auch eine Drahtseilbahn gebaut worden. Auf ihr sollten die Zedernholzbestände des Schumewaldes zur Station Mkumbara der Usambara-Bahn befördert werden. Die finanziellen Erwartungen, die man an das Unternehmen knüpfte, mußten später stark zurückgeschraubt werden. Wie es bei Kolonialunternehmen nicht selten vorkam, so hat man auch hier etwas übereilt gehandelt. Nachträglich stellte sich nämlich heraus, daß man die Zedernholzbestände sehr stark überschätzt hatte, und daß die im Urwald wild wachsenden Zedern zum großen Teil kernfaul waren. Die Drahtseilbahn selbst war

eine technisch gut durchgeführte Anlage. Von der Eisenbahnstation (400 Meter) zog sie erst über ein weniger hohes Bergvorgebäude, überschritt dann in einer über einen Kilometer langen Spannung mit 20 Prozent Steigung ein tiefes Tal, um dann am Steilabhang des Hochplateaus entlang zur Endstation beim Sägewerk, 1800 Meter hoch, zu gelangen. Im Jahre 1909 hatte ich als Vertreter der Landespolizeibehörde die Bahn abzunehmen. Es waren regnerische, kalte Tage, als ich das mit dem Betriebsdirektor der Tanganyika-Bahn erledigte. Erst prüften wir die Maschinenanlagen, dann untersuchungsgestattetete ich allein die einzelnen Stützen; bei der Blockstation vor der großen Spannung angelangt, führen der Besitzer und der Betriebsdirektor in einem besonders ausgestatteten Wagen an mir vorbei nach unten. Nunmehr hätte ich über ungefähr 1000 Meter hinunterklettern und über dem Tale drüben wieder 600 Meter hochklettern müssen. Das war mir zuviel. Ich setzte mich deshalb auch in einem einfachen kleinen Wagen, der gerade in der Blockstation vorhanden war, um die große Öffnung zu überfahren. Halbwegs hörte plötzlich der Betrieb auf. Jetzt erst sah ich mir das Vehikel richtig an. Sitzend auf einem schmalen Brett, die Füße auf einem lose hängenden kleinen Brett, ein Strick als Rückenlehne, das Ganze mit Stricken an das Fahrgestell gebunden, das seitlich auf einem zweirädrigen Rollwagen aufgesetzt war. Ein luftiger Aufenthalt, 1000 Meter über der Talsohle. Infolge eines leichten Windes fing das Ganze allmählich leicht zu schaukeln an und wurde immer stärker, unterstützt durch das loser hängende Zugseil. Da fielen mir alle meine Sünden ein, das Spanferkelessen und Münchener Bier vom vorhergehenden Abend, auch daß ich so unvorsichtig sein konnte, einfach loszufahren, ohne vorherige Verständigung der Endstation. Es mag eine Stunde gewesen sein, daß ich so luftig hing, für mich eine Ewigkeit. Und als der Wagen wieder langsam weiterlief, wurde ich erst recht aufgeregt, weil ich immer erwartete, daß es nochmals zum Halten kommt. Auf der Blockstation angelangt, verließ ich jedenfalls mit der denkbar größten Schnelligkeit dieses Beförderungsmittel, und ich schwur, nie mehr in meinem Leben auf einer Drahtseilbahn zu fahren. Die Drahtseilbahn selbst wurde für den Gütertransport abgenommen, aber für den Personenverkehr, wie ich ja selbst erprobt habe, für nicht geeignet erklärt.

Im Jahre 1908 setzte für Ostafrika eine besondere Entwicklung ein. Es begannen die großen Eisenbahnbauten, nachdem vorher die technischen und finanziellen Voraussetzungen und Grundlagen dafür geschaffen waren. Für die Finanzierung der Anlagekosten wählte man den Weg der Anleihe, und der Kolonial-Staatssekretär wurde von den gesetzgebenden Körperschaften ermächtigt, mittels der Schutzgebietsanleihe die Mittel auf dem Anleihemarkt zu beschaffen. Da die Kolonien solidarisch und schließlich auch das Reich für die Anleihen hafteten, und dafür auch eine bessere Verzinsung gegeben wurde als für die übrigen Reichsanleihen, so wurden in der Folge alle Anleihebeträge vom deutschen Publikum gern aufgenommen. Aber als Voraussetzung für die Geldbeschaffung auf dem Anleihemarkt schuf man die Grundlagen einer sparsamen und geordneten Finanzwirtschaft der Kolonien, mit dem dauernden Erfolge, daß fernerhin alle Ausgaben der Kolonien, einschließlich der Verzinsung und Tilgung der Anleihen, aus den laufenden Einnahmen gedeckt wurden. Das ging auch

in Ostafrika nicht ohne gewisse Härten, aber es wurde möglich. Ohne daß die Sätze der Haupteinnehmequellen, der Eingeborenensteuer und der Zölle, wesentlich erhöht worden sind, konnte Ostafrika seinen finanziellen Verpflichtungen stets nachkommen. 1914 stellt sich der Zins- und Tilgungsdienst bereits auf 7 Millionen Mark. Dabei waren wir in der angenehmen Lage, gewiss noch ruhende Reserven zu haben. Die Verkehrslagen z.B. hatten schon während der Bauzeit sich mit zwei bis dreieinhalb Prozent verzinste. Eine Steigerung war zu erwarten. Ebenso waren noch steigende Einnahmen aus den Zöllen und der Eingeborenensteuer zu erwarten. Die Engländer haben bekanntlich z.Zt. doppelt so hohe Einnahmen aus diesen Quellen wie einst die deutsche Verwaltung.

Hand in Hand mit der Schaffung der finanziellen Grundlagen wurden auch

Seite 48

die technischen Arbeiten kräftig gefördert. Der Generalplan war vorerst, die Durchgangsbahn von Daressalam zum Tangangjika-See mit allen Mitteln vorzutreiben und die Usambara-Bahn streckenweise der vorschreitenden Wirtschaft folgen zu lassen. Wenn man in Deutschland Eisenbahnen oder Straßen zu bauen hat, stehen einem die genauen Pläne der Landesvermessung und des Generalstabs zur Verfügung. In Ostafrika, wie in vielen Neuländern, mußte man erst ein Gesamtbild über das Gelände, die Bodengestaltung, Bergzüge, Flußläufe schaffen. Diese Forschungen und Erkundungen waren ohne Zweifel die wichtigsten und verantwortungsvollsten technischen Arbeiten; denn auf ihnen ruhten und gründeten sich die mögliche und zweckmäßige Linienführung, die Kostenanschläge und die Finanzierung. Um darin sicher zu gehen, habe ich sämtliche Erkundungen selbst durchgeführt. So lernte ich das ganze Gelände kennen, was mir auch bei der späteren Einzelprojektierungen und Bauausführung zustatten gekommen ist.

Zum Erkunden und Erforschen muß man neben technischem Können rasche Auffassungsgabe, körperliche Ausdauer und schließlich gute Nerven haben. Es war für mich ein beglückender Sport. Gesteigertes Gesundheitsgefühl die Folge.

Von Bergspitzen und sonstigen hochgelegenen Geländepunkten habe ich mich vorwärts eingemessen und orientiert, und gewann so die Generalrichtung und Hauptpunkte der Linienführung. Dazwischen wurde auf Kreuz- und Querzügen das Gelände näher aufgenommen. Wo es nötig schien, wurden astronomische Ortsbestimmungen ausgeführt. Besonders schwierige Strecken, z.B. beim Aufstieg aus dem ostafrikanischen Graben, wurden tachymetrisch vermessen. Sonst genügten Marschmessungen mittels Barometer, Siedethermometer, Tangentenbussol und Schrittmesser. So entstanden die Übersichtspläne auf eine Geländebreite von 5 bis 30 Kilometer. Ohne Zweifel gehört für dies eigenartigen Arbeiten der Geländeforschung eine Art natürliche Veranlagung dazu, mit einem Blick in das Gelände aufzunehmen, zu skizzieren und sich eine Eisenbahnstraße in das Gelände einzudenken. Diese Sonderbegabung fand ich nur bei wenigen Ingenieuren vor.

Andererseits war es aber nur der unglaublichen Ausdauer und

Unermüdlichkeit der schwarzen Träger zu verdanken, daß ich solche Erkundungen im Eiltempo und doch mit voller Gründlichkeit durchführen konnte. Mit ihren 60 Pfd. auf dem Kopf oder der Schulter, marschierten sie überall hin mit, ob auf Wegen oder im wegelosen Busche, oder im Berg- und Felsgelände. Märsche von acht Stunden und mehr waren die Regel, und immer waren sie heiter und zu Scherzen aufgelegt, nie mißmutig und verdrossen; völlig ausgeschlossen waren Widersätzlichkeiten irgendwelcher Art. Dabei hatte ich nie militärische Bedeckung mit, höchstens für jeden der Ingenieure einen Askari, die lediglich

Seite 49

auf die Ordnung der Karawane zu achten hatten. Man konnte von den Trägern alles verlangen, aber sie mußten auch das Vertrauen zum Führer haben, daß immer für ihre Nahrung und Wasser gesorgt war. Und ein gutes freundliches Wort zur rechten Zeit, und, wenn es ganz hart herging, eine Extraportion Schnupftabak wirkten Wunder. Solch eine Expedition bildete schließlich eine große Familie, bei der jeder seine bestimmte Arbeit hatte, und bei der alles wie am Schnürchen sich abwickelte. Aber die lieben Schwarzen blieben doch immer wie die leichtsinnigen Kinder, und so mußte man, besonders zu Beginn der Expedition, mit drastischen, handgreiflichen Mitteln ihnen zeigen, was nottat. Schon einmal war mir die Hälfte der Träger auf der Strecke wegen Durst liegengeblieben; auch bin ich selbst im Dornwald bei Mpapua in die Gefahr des Verdurstens gekommen; jedesmal nur infolge bodenlosen Leichtsinns der Träger. Die Expedition nach dem Tanganyika-See fiel in besonders heiße und trockene Monate. Besondere Sorgfalt mit dem Wasser war deshalb angebracht. So machte ich bald hinter Tabora Generalprobe. Für einen kurzen Nachmittagsmarsch ließ ich alle 20 Wassereimer der Wasserträger füllen; auch die Träger mußten ihre gefüllten Kürbisflaschen vorzeigen. Wir mußten, so sagte ich den Trägern, die Nacht ohne Wasser lagern. Auf dem Marsche zeigte es sich nun, was ich erwartet hatte, daß ein Dutzend ungefähr ihre Kürbisflaschen leertranken oder das Wasser aussschütteten. Wozu waren denn nach ihrer Ansicht die zwanzig Wassereimer da. Im Lager angekommen fragte ich, wer Wasser haben wollte. Es meldeten sich natürlich die Unbeherrschten und zeigten eifrig ihre leeren Kürbisflaschen vor. Da bekam der erste eins tüchtig hinter die Ohren, den zweiten konnte ich nur noch halb treffen, die anderen waren schon ausgerissen unter dem Freudengeheul der ganzen Korona. Das hat gründlich für die Dauer der Expedition geholfen.

Trotz aller Anstrengungen und Sorgen waren es doch schöne Tage, die man auf Expeditionen zubrachte. Nirgends in der Welt fühlte ich mich so sicher wie im Zelte im Innern Afrikas. Fern von allem europäischen Getue war man Mensch, der freie Mensch, in weiter, freier Natur. Die Neger, die um einen herum waren, waren treue, besorgte Helfer. Immer wieder mußte ich beobachten, wie alle Boys, Askaris und Träger um mein leibliches Wohl besorgt waren. Lagerte ich einmal im Busch ohne Zelt, dann legten sich die Schwarzen, die ich mithatte, immer im weiten Kreise um mich herum. Niemals habe ich so etwas angeordnet, aus eigenem Antrieb geschah es, oder wie mir einmal der Ombascha diese erklärte, daß Raubwild wohl einen der ihrigen treffen dürfe, aber niemals mich, den Führer. Einmal, in

meiner Anfangszeit, ging ich allein auf die Jagd und wurde bei der Verfolgung einer angeschossenen Antilope von der Dunkelheit überrascht. Da entdeckte ich hinter

Seite 50

mir meinen Trägerführer. Er war mir immer in solcher Entfernung gefolgt, daß er mir nicht die Jagd störte, aber mich doch nicht aus den Augen verlor. Er führte mich dann geradeswegs dem Lager zu. ob ich den Rückweg so ohne weiteres gefunden hätte, war mehr als zweifelhaft, weil die Bergkonturen des dortigen Paregebirges gerade an der Stelle eine andere Richtung zum Karawanenweg nahmen, wie dies nach der Karte anzunehmen war. Ein anderes Mal wurde ich nachts von einem Zuge Wanderameisen überfallen; bekanntlich durchziehen diese in kilometerlangen Zügen und 40 bis 50 Zentimeter so dicht beisammen, daß man sie mit dem Stock in langen Strähnen hochziehen kann, das Land, alles auffressend, was ihnen in den Weg kommt. Es sieht aus wie schmale braune Straßen. Ein solcher Zug hat einmal nachts buchstäblich mein ganzes Zelt und das Bett mit Moskitonetz derartig überlagert, daß kein Lichtschimmer mehr durchging. Aber schon war auch das ganze Lager auf den Beinen. An einer entfernten Stelle des Lagers wurde ein neuer Platz gesäubert, das Zelt abgebrochen und gereinigt, an der neuen Stelle aufgestellt, dann wurde das Zeltbett und das Moskitonetz von den Ameisen gesäubert und ich mit dem ganzen Feldbett in das Zelt getragen. Und das Ganze geschah, ohne daß ich oder die Leute ein lautes Wort sprachen.

Niemals hatte ich auf Märschen Kontroversen mit der eingeborenen Bevölkerung; ebensowenig gab es jemals Streitigkeiten zwischen meinen Leuten und den Eingeborenen. Allerdings hielt ich streng darauf, daß alles, was an Lebensmitteln usw. von den Eingeborenen angebracht und angeboten wurde, auch ordnungsmäßig bezahlt wurde. Wollte ich einen Führer, dann traten ganze Trupps an, bewaffnet mit Messern, um für die Träger die Wege freizumachen. Und je entlegener und weniger besucht die Gegend war, desto zutraulicher waren die Menschen. Der Neger ist ein ausgesprochener Geselligkeitsmensch, mitteilksam und gesprächig und hält dabei oft Wahrheit und Dichtung, auch Lüge nicht auseinander.

So oft konnte ich beobachten, daß der ostafrikanische Eingeborene Gefühl für Recht und auch für Strafe hatte, aber nicht rachsüchtig, hinterhältig und nachtragend war. So sollte mich beim Aufstiege vom Rukwasee auf das Hochland gegen Kirando zu ein Eingeborener zu einem Platze S'Tshunio führen, wo Wasser sein sollte. Wir waren schon von morgens sechseinhalb Uhr bis drei Uhr nachmittags marschiert. Ich ließ die Träger rasten und schickte den Führer mit dem Ombascha und einem Träger vor. Der Führer entlief ihnen. Ich war nun in einer schwierigen Lage. Vor mir ein hohes Felsengebirge, die Träger ohne Wasser. Es blieb mir nichts anderes übrig, als mit der ganzen Karawane unter außerordentlichen Schwierigkeiten auf beschwerlichen Kletterpartien das Felsengebirge zu durchqueren. Wir kamen erst gegen neun Uhr abends zu einem Eingeborenendorfe, das am entgegengesetzten Ausläufer

Seite 51

des Gebirges gelegen war. Am Morgen des nächsten Tages, der ein Ruhetag war, wurde unter großem Triumphgeheul der Ausreißer von

meinen Trägern angebracht. Er war, wie ich vermutete, aus Angst ausgerissen. Die Quelle, zu der er mich führen sollte, war ausgetrocknet. Aber das Volk verlangte Recht und Bestrafung. Zehn Hiebe nahm er gern entgegen und dankte dafür lächelnd. Ich traute aber meinen Augen nicht, als ich zwei Stunden später beim Durchschreiten des Lagers den Delinquenten lachend und schwatzend mitten im Kreise der Vornehmsten meiner Karawane sitzend antraf; in der Runde ging die Zigarette. Man denke sich, was in Deutschland mit einem Führer geschehen würde, der in den Alpen oder sonstwo eine Gesellschaft in schwierigster Lage sitzenläßt und am nächsten Tage wieder angetroffen wird. Zu einer Friedenspfeife würde es da sicherlich nicht kommen.

So unglaublich es klingt, aber es war Tatsache, daß in Ostafrika in der ersten Zeit bei meinem Eintreffen der Mangel an Arbeitskräften katastrophale Folgen angenommen hatte. Es waren einfach keine freiwilligen Arbeiter aufzutreiben. Ein Regierungsrat, der als bester Eingeborenenkenner galt und in den besten Arbeitergebieten Uniamwesi und Usekuma Arbeiter für die Verkehrswege anwerben sollte, war ohne einen Mann zurückgekehrt. Man hatte viele Gründe dafür zur Hand, aber keine Mittel zur Lösung. Noch während der Erkundung der Bahn nach Tabora stand ich unter dem Eindruck dieser Hemmnisse und habe deshalb die Linie so gewählt, daß möglichst wenig Erdarbeiten erforderlich werden würden, daß sie also unter vielen Kurven sich möglichst an das Gelände anschloß; denn wir waren auf die Negerarbeiter angewiesen. Die Engländer haben bekanntlich ihre Ugandabahn mit Indern gebaut. Das änderte sich aber geradezu erstaunlich mit dem Eintreffen des neuen Gouverneurs, Freiherrn von Rechenberg, ungefähr vier Monate nach mir. Er war den Eingeborenen von seiner Tätigkeit als Konsul in Sansibar her bekannt. Bei der Beschießung dieser Stadt durch die englischen Kriegsschiffe hatte er den schuttsuchenden Sultan mit seinem Gefolge im Konsulatsgebäude aufgenommen und dann durch die englischen Kriegsschiffe hindurch auf das deutsche Kriegsschiff „Seeadler“ übergeführt, das den Sultan dann nach Daressalam brachte. Ein andermal hatte er bei der Aushebung von Trägern für eine große englische Expedition an die Festlandsneger deutsche Abzeichen verteilen lassen, und hatte es bei den Engländern durchgesetzt, daß die Träger dieser Hoheitsabzeichen nicht nur Expedition gezwungen wurden. Auch mit kleinen Mitteln hatte man immer wieder deutschen Festlandsnegern geholfen. Einmal führte ein solcher Klage gegen einen Sansibariten. Zuständig war das deutsche Konsulat für die Rechtsprechung aber nur, wenn ihr Schutzbefohlener angeklagt war. Man sagte nun diesem, er solle seinem Gegner etwas klauen, z.B. einen Regenschirm, und sofort auf Konsulat laufen. Das tat er auch

Seite 52

und sein Gegenkontrahent hinter ihm her. Die Gerichtssitzung fand sofort statt. Das salomonische Urteil lautete, daß der eine den Regenschirm herauszugeben, und der andere seine Schuld zu zahlen hat. So kann der Kläger mit Unterstützung des Konsulats zu seinem Gelde.

Der neue Gouverneur war so bei den Eingeborenen als gerechter und guter Herr bekannt geworden. Der Erfolg war, daß nunmehr viele

Arbeiter freiwillig sich meldeten. Und als bald darauf die neue Arbeiterverordnung erlassen worden war, steigerte sich die Zahl der Kontraktarbeiter auf 40 – 46 000 Arbeiter bei der Tanganyikabahn und auf 6– 8000 Arbeiter bei der Usambarabahn. Nebenbei bemerkt, wurde auch bald auf den Plantagen die Zahl der Kontraktarbeiter auf 180 000 Mann geschätzt. Das Vertrauen der Eingeborenen auf den führenden Mann, geordnete Rechtsverhältnisse für Unternehmer und Eingeborene und schließlich die Ausschaltung jeder Zwangsarbeit aus den öffentlichen und privaten Unternehmungen hatten in erstaunlich kurzer Zeit all das geschaffen, was noch kurz vorher unmöglich schien. Die Arbeiterfrage war damit gelöst; die Verkehrswege konnten rasch und geradlinig vorgebaut werden.

Segensreich war das Institut der Arbeiterkommissare, wie es in der Arbeiterverordnung vorgesehen war. Nur verdiente und erfahren Männer aus dem mittleren Beamtenstande wurden dazu ernannt. In gehobener Stellung und unmittelbar dem Gouverneur unterstellt, regelten sie an Ort und Stelle alle Angelegenheiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, hatten an allen Arbeitsstellen Zutritt, das Recht der Einsichtnahme in die Lohnbücher und waren auch für die Bestrafung der Eingeborenenarbeiter zuständig. Für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen waren besondere Arbeiterkommissare tätig. Ihrer aufopfernden Tätigkeit war es mit zu verdanken, wenn die Eisenbahnbauten geordnet und ohne Zwischenfälle vorwärts gingen. In gleicher Weise wurden auch die sanitären Einrichtungen der Baufirmen von unabhängigen Regierungsärzten und die technischen Ausführungen von meinen Vertretern auf der Strecke und den ihnen zugeteilten Streckenaufsichtsbeamten überwacht.

Militärische und polizeiliche Kräfte waren bei den Bahnbauten nicht stationiert. Und nicht ein einziges Mal mußten solche zur Aufrechterhaltung der Ordnung herangezogen werden.

Erstaunlich rasch haben sich die Schwarzen in all die vielen technischen Arbeiten hineingefunden, als Maurer, Schlosser, Zimmerleute, Blechschmiede, Schreiner usw. Die vorbildliche Handwerkerschule in Tanga hatte hierin schon viel vorgearbeitet; aber die dort ausgebildet worden sind, waren doch wenige im Vergleich zu den Massen, die nunmehr für die Bauten und Betriebe der Verkehrslagen, auch gleichzeitig für die Plantagenbetriebe erforderlich

Seite 53

wurden. Ohne die zweifellos vorhandene natürliche Begabung der Schwarzen und ohne ihren guten Willen und ihre gute Auffassungsgabe, vor allem für technische Dinge ,wäre es einfach nicht zu schaffen gewesen. Hierin liegt sehr viel das Geheimnis der raschen Vorbauten der ostafrikanischen Bahnen. Trotz alledem spukte noch bei vielen die Legende vom faulen und unintelligenten Neger .Noch 1913, als das Kolonialwirtschaftliche Komitee in Ostafrika eine Ingenieurschule zur Ausbildung von Schwarzen für die technischen Anlagen der Plantagen schaffen wollte, sprachen sich z.B. bei der Referentensitzung beim Gouvernement zwei Fachreferenten dagegen aus, mit der Begründung, der Neger eigne sich nicht dafür. Ich war höllisch erstaunt, ist das wahre Spiegelbild: Wäre der Postbetrieb

ohne die Mitarbeit der Schwarzen möglich, wer betreibt die elektrischen Transporter im Daressalamer Hafen und die Krananlagen in Tange, wer führt die Pinassen im Hafen, wer betreibt die maschinellen Pump- und Wasseranlagen der Eisenbahnen im Innern, wer ist der beste Steuermann auf dem Dampfer „Hedwig Wißmann“ auf dem Tanganyikasee, wer bewährt sich als Stationsvorsteher der Eisenbahnen? Es sind Schwarze, die mit Lust und Liebe, auch mit Verständnis ihren Platz ausfüllen. Und das alles geschieht schon, ohne daß wir bis jetzt Zeit und Möglichkeit gefunden haben, die Schwarzen richtig fachmännisch auszubilden. Auch die Eisenbahnverwaltung ist dabei, technische Fahrschulen einzurichten, und wird sie immer mehr ausbauen.“

Europäer waren bei den Bahnbauten nicht werktätig, sondern nur in aufsichtführender Stellung vom Aufseher aufwärts tätig. Sie führten ein Leben der Arbeit und mannigfacher Entsagung. Aber jeder war gern dabei und suchte sein Bestes zu leisten. Wer allerdings sich nicht in afrikanische Verhältnisse einfinden konnte, wer vor allem nicht mit Eingeborenen umgehen konnte, wurde entfernt. Derer waren es nicht wenige. In den wenigen massiven Häusern, die für die nachfolgenden Betriebsbeamten erbaut wurden, konnten in der Bauzeit nur wenige Ingenieure Unterkunft finden; sonst wurden alle Europäer, bis hinauf zu den Abteilungsleitern, in Holzlehmhäusern, die von den eingeborenen Handwerkern nach Eingeborenenart innerhalb kurzer Zeit wohnfertig hergerichtet wurden, untergebracht. Man konnte darin ganz behaglich wohnen. Es gab wahre Künstler in der Ausstattung solcher Häuser. Daß man so leicht und billig ganz gute Unterkunft und Wohnung schaffen kann, würde auch das Siedeln in Afrika wesentlich erleichtern.

Die Technik und Bauweise der Eisenbahnen draußen unterschieden sich nicht wesentlich von den heimischen Baumethoden. Nur das möchte ich noch hervorheben, daß wir ohne Baumaschinen und ohne maschinelle Anlagen gebaut haben. Und aus dem raschen Ausbau und der Güte der Bauausführung kann

Seite 54

man schließen, daß man auch mit Menschenhand allein gut vorwärtskommen kann.

Die Bauten wurden als Ganzes an Baufirmen übertragen, und zwar unter Zugrundelegung des als Kolonialvertrag bekanntgewordenen Vertragsschemas. Was man später während des Weltkrieges und auch bei Verträgen mit dem Auslande vielfach als Kolonialvertrag bezeichnete, war alles andere als dieser. Voraussetzung für einen richtigen Kolonialvertrag war ein sorgfältig aufgestellter Kostenvoranschlag. Dem Unternehmer wurden Selbstkosten zuzüglich Unternehmergewinn von 7-10 Prozent dieser Selbstkosten zugesprochen, aber mit der Maßgabe, daß, wenn die Selbstkosten über den Voranschlag hinausgingen, oder andererseits darunter blieben, der Unternehmer mit 20 Prozent der Mehrkosten belasten oder 20 Prozent der Einsparung gutgeschrieben bekam. So hatten Bauherr, Bauleitung und Baufirmen schon bei den Bauausführungen eine gemeinsame Richtlinie, nämlich nicht bloß gut, sondern auch billig zu bauen. Diese Vertragsregelung hat sich in Ostafrika gut bewährt. Es war aber auch in allen Fällen gelungen,

die Kosten im voraus so gut auszukalkulieren, daß die Anschlagssummen mit den späteren Selbstkosten gut übereinstimmten. Und das wiederum war nur möglich, weil sich Bauherr, Bauleitung und Bauunternehmer aufeinander verlassen konnten. Mit großer Sorgfalt mußte auf den fertiggestellten Strecken auch der Betrieb rasch eingerichtet werden. An die Betriebsführungen wurden große Anforderungen gestellt, denn neben dem öffentlichen Verkehr mußten auf dem einen Schienenstrang alle Baumaterialien und fast die ganze Verpflegung der Arbeiter nachgeschoben werden. Das waren schwierige Probleme. Mit Lastkraftwagen wurden zwar damals schon Versuche gemacht, aber ohne Erfolg; die Wagen waren noch nicht leistungsfähig genug.

Die ostafrikanischen Eisenbahnen haben Meterspur. Man hat wohl bei der Bemessung, die vor meiner Zeit erfolgt ist, darauf Rücksicht genommen, daß fast alle mittelafrikanischen Eisenbahnen Meterspur hatten. Es wäre in vieler Hinsicht besser gewesen, die heimische Normalspur zu wählen. Der Oberbau liegt auf Schotterbettlager. Im Gegensatz zur englischen Bauweise, bauten wir in Abschnitten die Bahnen betriebsfertig aus. Zum Schlafen im Nachtverkehr wurde die Form der Pullmanwagen gewählt.

Dem Fernstehenden konnte die Klassifizierung nach Rassen im Personenverkehr auffallen. Man mußte Rücksicht auf das Prestige der Europäer nehmen. Deshalb stand die erste Klasse nur für Europäer und für Asiaten, die diesen gleichstehen, zur Verfügung, in der dritten Klasse, auch Eingeborenenklasse genannt, durften alle Platz nehmen mit Ausnahme der Weißen, und die zweite Klasse stand allen offen. Wir hatten für den Eingeborenenverkehr die denkbar niedrigsten Tarifsätze nach einem Staffeltarif von 2 bis 1 Pfg. pro
Seite 55

Kilometer. Und das war ein Erfolg. Der von Natur aus wanderlustige ostafrikanische Neger legte sein Geld gern im Eisenbahnfahren an. Auf den Bahnhöfen konnte man in der kurzen Zeit der haltenden Züge glauben, auf einem Volksfeste zu sein. Hier Bahnsteigsperrren einzurichten nach deutschem Muster, wie es das Kolonialamt immer haben wollte, hätte auf die Einnahmen verheerend gewirkt.

Und was war um 1914 schon alles geleistet? Die 1250 Kilometer lange Tanganyikabahn erreichte am 31. Januar 1914 den Tanganyikasee beim Endpunkt Kigoma, sie sollte im August 1914 feierlich eingeweiht werden. Die Kosten der Bahn stellten sich einschließlich der Hafenanlagen an den beiden Endpunkten und der Hotels auf rund 100 000 Mark pro Kilometer. Für den Seeverkehr auf dem Tanganyikasee war bei Kriegsausbruch ein Dampfer dort schon seefertig, der zweite war in Deutschland im Bau. Die Usambarabahn hatte schon 1911 Moschi am Fuße des Kilimandscharo Kilometer 352 erreicht; 1914 wurde mit dem Weiterbau nach Aruscha begonnen. Die Baukosten stellten sich auf rund 70 000 Mark. Die Ruandabahn (481 Kilometer lang), die die volkreichen und viehreichen Nordwestprovinzen Ruanda und Urundi mit der Tanganyikabahn bei Tabora verbinden sollte, ist im Jahre 1913 erkundet und vermessen worden. Im Jahre 1914 wurde mit dem Bau begonnen. Die bei Kriegsausbruch bereits verlegten 80 Kilometer Oberbau sind bekanntlich von den Belgiern nach dem Kongostaat verbracht worden. Inzwischen sind auch weitgehende Erhebungen für

die Nord-Süd-Transversalbahn, die die Usambarabahn mit der Tanganyikabahn und weiterhin mit dem Nyassasee verbinden sollte, angestellt worden. Ich hatte zufällig dieses gesamte Vorarbeitenmaterial für die Verhandlungen im Kolonialamt und im Reichstage vor Kriegsausbruch mit nach Berlin genommen. Die Engländer fahndeten sehr danach, wollten sogar dafür zahlen. Vergebens waren ihre Bemühungen. Trotz vieler Vorarbeiten sind sie heute noch nicht darüber klar geworden, wie sie nun diese Linie führen sollen. Auch das Projekt der großen Hafenerweiterung Daressalam durch Anlage eines Tiefwasserpiers auf Kurasini lag bereits vor. Vermessen war auch die Anschlußbahn zum Viktoriasee von Tabora aus und im Süden die Lindibahn im Bau.

Es war im Jahre 1913 im Hochlande von Ruanda, 2000 Meter über dem Meeresspiegel. Mehrere Tagemärsche abseits von der großen Karawane des Gouverneurs Dr. Schnee. Ich skizzierte, auf einem Feldstuhl sitzend, das Gelände. Rechts tief unter mir der Kagera-Strom, der jahrtausendlang gesuchte und erst vor wenigen Jahrzehnten entdeckte Quellfluß des Nils. Schließlich ruhte der Skizzenstift eine Weile, und vor meinem geistigen Auge zog alles vorüber, was ich so in jüngster Zeit gesehen und beobachtet hatte: Im ganzen Lande Ordnung und Vorwärtstreben, mehr als 220 000 Eingeborene

Seite 56

als freie Arbeiter bei den Staatsbauten und auf den Plantagen tätig, im Küstengebiet weite Plantagen mit nutzbringenden Betrieben, die Eisenbahnbauten mit jedem Tag mehr ins Innere vordringen und schon Nutzen abwerfen, am Viktoriasee aufstrebende deutsche Wirtschaft, es wird nicht mehr lange dauern, dann wird auch dort ein deutscher Schienenstrang enden und auf dem Tanganyikasee und Viktoriasee deutsche Schiffe fahren, dann die Reise durch Ruanda und Urundi mit seinem Menschen- und Viehreichtum, mit seinen einzigartigen Naturschönheiten oben bei der Vulkankette und seinem fruchtbaren Boden, die herrliche Fahrt mittels Einbaum auf dem Kiwusee, und nicht weit weg vom Kiwusee, oben auf der Mission Ruasa am Tische mit dem Gouverneur Dr. Schnee, dem Residenten Dr. Kant und dem Bischof Hirth mit seinen Patres, der große Empfang durch den Sultan Msinga mit 20 000 seiner besten Krieger, durch dessen Sultanat noch vor wenigen Jahren Stanley sich nicht getraute durchzuziehen, die feierliche Erklärung des Gouverneurs dem Übergelücklichen Msinga, daß seine Herrschaft erhalten bleiben solle, und unten im Kageratal wird bald die Eisenbahnlokomotive pfeifen – da hörte ich ein Knacken. Einer meiner tüchtigsten Ingenieure war unerwartet seitlich herangekommen und hatte mich geknipst. Immer noch etwas meinen Gedanken nachhängend, sagte ich ihm: „Wissen Sie, eigentlich haben wir doch das große Los gezogen, Daß wir an dem Aufbau dieses schönen Landes mithelfen können.“ „Ja“, antwortete er, „und in dem Gefühle, daß es aller Orten vorwärtsgeht.“ Und ich darauf: „Und in der festen Überzeugung, daß wir die richtigen Wege gehen.“

Fast zur selben Stunde befaßte sich auch kein Geringerer als der bekannte Kenner Mittelafrikas, der Belgier A.I. Wauthers, in der Zeitschrift „Le Mouvement géographique“ Nr. 27 vom Jahrgange 1913 mit dem deutsch-ostafrikanischen Verkehrswesen. Sein Schlußurteil lautete: „Voilà les résultats magnifiques auxquels aboutit une

politique de chemin de fer bien comprise: la science du pays, la rapidité apportée dans les décisions et dans les réalisations, la haute compréhension de l'intérêt national sainement envisagé."

Ein Jahr später brach der Weltkrieg aus..